
X CONGRESSO DA GEOGRAFIA PORTUGUESA

Os Valores da Geografia

Lisboa, 9 a 12 de setembro de 2015

A Memória do Lugar: ensaio sobre a valorização do património flutuante na revitalização de frentes de água

A. Fernandes^(a)

^(a) CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, andre.fernandes@fcsb.unl.pt

Resumo

No âmbito das intervenções de revitalização de frentes de água desencadeadas no período pós-industrial tem-se assistido, de forma recorrente, a uma apropriação e valorização do património cultural. Um processo cujo enfoque estratégico torna possível a sua sistematização em várias abordagens valorativas, como são por exemplo os casos da conservação e reconversão funcional do património construído, da conservação e salvaguarda do património cultural e da valorização do património como elemento simbólico de referência. Neste contexto, muitas intervenções em frentes de água têm contemplado a valorização do património marítimo flutuante através da presença de embarcações tradicionais/navios históricos no plano de água adjacente. Com base nalguns casos de estudo, pretende-se interpretar e discutir a abordagem subjacente a esta opção, que possibilita não apenas a conservação do património marítimo, mas permitindo também a sua apropriação enquanto elemento que preserva a memória dos lugares, representa a identidade dos territórios intervencionados e contribui para a sua diferenciação.

Palavras chave: Frentes de Água, Valorização do Património Cultural, Revitalização Urbana, Identidade Territorial, Período Pós-Industrial

1. Introdução

As frentes de água urbanas têm conhecido importantes transformações ao longo do tempo em termos de usos e funções, com particular destaque para os últimos cinquenta anos. Um período em que o progressivo abandono destes territórios, até então ocupados predominantemente com funções portuárias/industriais, refletiu-se na sua decadência e desocupação, tal como salientam Kirkwood (2001) e Page (1997). Este processo deu origem a territórios funcionalmente obsoletos, evidenciando-se o “abandonment of vast industrial areas, buildings deserted, productive plants closed, with the relative problems of deterioration of both a physical and social nature of relevant portions of urban fabric” (Bruttomesso, 2001: 39).

A decadência e obsolescência destas áreas permitiram, pela primeira vez, a criação de oportunidades singulares de transformação urbana, nomeadamente “intervenções urbanas estratégicas localizadas dentro das áreas centrais e consolidadas da cidade (...) e operações de renovação de *brownfields* como forma de modernização das suas zonas centrais” (Coelho e Costa, 2006: 38). No período pós-industrial multiplicaram-se então, um pouco por todo o mundo, as operações de revitalização de frentes de água,

sendo que, segundo Sieber, está em causa um movimento pós-industrial associado à emergência de novas funções urbanas, com primazia para o lazer (Cf. Sieber, 1997: 137).

Neste contexto, a apropriação e valorização das componentes cultural e patrimonial constituiu um aspeto comum a muitas destas operações (Cf. Norcliffe et al., 1996), permitindo a sua análise concluir pela adoção de diferentes abordagens e estratégias de apropriação valorativa destes elementos. Com efeito, partindo da sistematização destas diferentes abordagens e estratégias, e tendo por base a análise qualitativa de um conjunto de estudos de caso (nacionais e internacionais), procede-se à interpretação e discussão da apropriação do património marítimo flutuante no âmbito destas intervenções, através da presença de embarcações tradicionais/navios históricos no plano de água adjacente.

2. Sobre a apropriação e valorização do património nas intervenções em frentes de água

A problemática da apropriação e valorização do património no contexto das intervenções em frentes de água tem vindo a merecer a atenção de vários autores. É o caso de Marshall que, ao debruçar-se sobre o desenvolvimento das frentes de água de Amesterdão (Holanda) e Havana (Cuba), salienta que “the relationship of historic cities to new developments along the waterfront is of critical interest for older cities contemplating development of their waterfronts. Presentation of our built historical fabric is important to the creation of identity and the preservation of our character” (Marshall, 2001: 137).

Neste contexto, a preservação dos edifícios históricos localizados nas frentes de água e a criação de novos elementos icónicos (e.g. arquitetura icónica em equipamentos de carácter lúdico-cultural), assumem-se como elementos catalisadores na requalificação das estruturas e áreas adjacentes a estas frentes de água, visando tornar as cidades mais atrativas local e internacionalmente. São exemplos do primeiro caso o Pierhead Building (Cardiff, País de Gales) e o Quincy Market (Boston, EUA), e do segundo caso o Aquário de Génova (Génova, Itália) e o Museu Guggenheim (Bilbau, Espanha).

Mais recentemente, na esteira da abordagem proposta por Hooydonk (2007), a questão da identidade das frentes de água, em particular das cidades portuárias, tem vindo a ser reequacionada. A presença de algumas funções portuárias e industriais no centro das cidades começa a ser entendida como um fator indutor do reforço da identidade destes territórios, contribuindo para a sua diferenciação e atratividade (e.g. através do reforço do carácter portuário no âmbito dos projetos de revitalização das frentes de água). Os casos de Sidney – em que a presença de um porto de pesca se tornou uma atração turística – e de Hamburgo – com a localização de terminais portuários na cidade, cuja atividade se tornou um elemento de interesse para a comunidade local – são recorrentemente apontados como exemplos desta abordagem.

Com efeito, tendo por base a análise da diversidade de abordagens e estratégias de valorização da dimensão cultural e patrimonial em processos de revitalização de frentes de água, foi possível ensaiar

em trabalhos anteriores¹ a sua sistematização de acordo com a forma como a cultura e património são apropriados nestes processos: (i) conservação e reconversão funcional do património construído; (ii) conservação e salvaguarda do património cultural (material e imaterial); (iii) valorização do património como elemento simbólico de referência; (iv) promoção do património como suporte das novas indústrias culturais; (v) promoção de eventos culturais; (vi) valorização e promoção do património como recurso para o turismo e lazer.

3. Sobre o caso do património marítimo flutuante

Tal como referido anteriormente, muitas intervenções em frentes de água têm contemplado a valorização do património marítimo flutuante², por meio da presença de embarcações tradicionais/navios históricos no plano de água adjacente. Sendo vários os casos analisados passíveis de referência, destaca-se a nível internacional: a presença do navio *Soldek*³ em Gdansk (Polónia) – Figura 1; a presença do navio *USS Constitution*⁴ em Boston (EUA); a presença do navio *Pailebot Santa Eulália*⁵ em Barcelona (Espanha) – Figura 1.

Por sua vez, no plano nacional, e a título de exemplo, destaca-se: a presença de uma numerosa frota de barcos rabelos na frente ribeirinha de Vila Nova de Gaia (Figura 2); a presença da Nau *Vila do Conde* na frente ribeirinha de Vila do Conde⁶ (Figura 2); a presença da Fragata *D. Fernando II e Glória* e do Submarino *Barracuda* na frente ribeirinha nascente de Almada (Figura 3); a presença de embarcações tradicionais do Estuário do Tejo de grande porte nas frentes ribeirinhas de vários aglomerados urbanos do Arco Ribeirinho Sul⁷ (Figura 3).

¹ Para uma análise detalhada destas abordagens/estratégias de apropriação e valorização do património e identidade cultural *vide* Fernandes (2015) e Fernandes (2014).

² Adota-se a expressão proposta por Colin Allen (em 1993), cujo conceito compreende “quer embarcações de grandes dimensões, de relevância civilizacional, quer pequenas embarcações, que tenham um particular significado cultural” (Filipe et al., 2011). Este conceito foi posteriormente reconhecido na “Carta de Barcelona”, promovida pela European Maritime Heritage, que refere que “o conceito de património marítimo flutuante engloba a embarcação tradicional na qual se encontra a evidência de uma determinada civilização ou de um acontecimento relevante (...). Aplica-se simultaneamente às embarcações de maior e de menor porte que existiram no passado e adquiriram relevância ao longo dos tempos” (European Maritime Heritage, 2003).

³ O navio *Soldek* foi o primeiro a ser contruído na Polónia no pós-II Guerra Mundial, constituindo-se atualmente como um navio-museu. Atracado na frente de água de Gdansk, integrando o Museu Marítimo Nacional da Polónia.

⁴ O navio *USS Constitution* encontra-se atracado na frente de água de Boston, integrando o Museu Marítimo *USS Constitution*.

⁵ O navio *Pailebot Santa Eulália* constitui um polo do Museu Marítimo de Barcelona, estando atracado na frente de água desta cidade portuária. Trata-se de um veleiro histórico restaurado, outrora utilizado na navegação de cabotagem no Mediterrâneo.

⁶ Trata-se uma réplica de uma nau quinhentista construída em Vila do Conde, integrante do núcleo museológico da Alfândega Régia – Museu de Construção Naval.

⁷ Os municípios do Seixal (Varino *Amoroso* e Bote-de-fragata *Baía do Seixal*), Barreiro (Varino *Pestarola*), Moita (Varino *O Boa Viagem*) e Alcochete (Bote *Alcatejo*) são proprietários de embarcações tradicionais de médio-grande porte, que se encontram regularmente atracadas/fundeadas nas frentes ribeirinhas das respetivas sedes de concelho.



Figura 1 – Navios *Soldek* (i) e *Pailebot Santa Eulália* (ii), atracados nas frentes de água de Gdansk e Barcelona

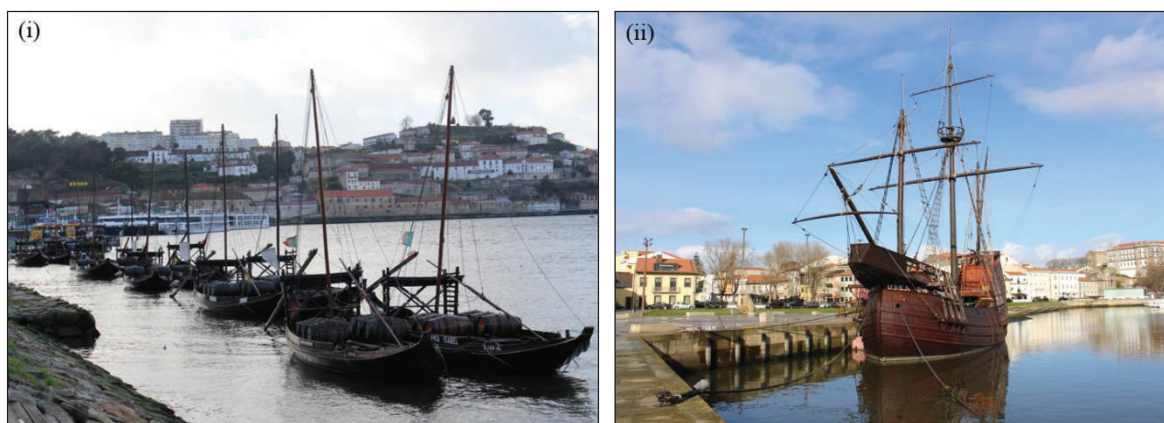


Figura 2 – Barcos rabelos (i) e Nau *Vila do Conde* (ii), atracados nas frentes de água de Vila Nova de Gaia e Vila do Conde



Figura 3 – Submarino *Barracuda* e Fragata *D. Fernando II e Glória* (i) e Varino “O Boa Viagem”, nas frentes ribeirinhas de Almada e da Moita

O ensaio interpretativo preliminar desta diversidade de casos no contexto dos processos de revitalização de frentes de água em que os mesmos se inserem, deixa transparecer uma apropriação valorativa destes elementos patrimoniais passível de sistematização em dois grandes tipos de abordagens: a apropriação como elementos de diferenciação territorial e a apropriação como vetores de identidade territorial.

A primeira abordagem enunciada remete para o reconhecimento do valor inerente à presença destes elementos para a diferenciação dos territórios intervencionados (tanto na perspectiva da diferenciação pela imagem, como da diferenciação pelo suporte). Isto é, são entendidos como elementos que

pretendem reforçar a singularidade das frentes de água por via da recuperação de elementos patrimoniais que estabelecem ligações simbólicas com usos ou ciclos económicos precedentes, pelo que dificilmente mimetizáveis noutros contextos territoriais. Desta forma, tais elementos podem constituir-se como fatores indutores do reforço da competitividade das frentes de água ao contribuírem para a criação e projeção de “imagens de lugar” e, bem assim para, o reforço da sua atratividade a diferentes escalas, induzindo procuras diferenciadas (e.g. procura turística). Esta abordagem acaba por remeter para a sistematização de Sieber, quando este autor afirma que “preserving and celebrating maritime or river heritage [occur] as a way of creating a sense of character and tradition that distinguishes place” (Sieber, 1997: 140).

Como exemplo desta abordagem refira-se a presença da frota de barcos rabelos na frente ribeirinha de Vila Nova de Gaia (associados às diversas marcas produtoras de vinho do porto), ao preconizar a criação de uma “imagem de lugar” ligada à presença das caves do vinho do porto e ao antigo processo de transporte do vinho por via fluvial. Uma “imagem” que se pretende diferenciadora deste território e orientada para a criação de um produto compósito que se entende ter como *target* os turistas e visitantes.

Por sua vez, a apropriação valorativa destes elementos como vetores de reforço da identidade territorial remete para a prossecução de processos de patrimonialização. Concretizando, à luz dos valores que enformam a identidade cultural das diferentes comunidades locais, tais elementos são reconhecidos e apropriados como representações culturais simbólicas desta identidade. A sua apropriação nas intervenções de revitalização de frentes de água objetiva assim a transposição para o território desta matriz identitária, constituindo vetores indutores do reforço da sua identidade territorial e reforçando o “sentido de lugar” (ao mesmo tempo que contribuindo para a diferenciação destes territórios).

Como exemplo desta abordagem identificam-se os municípios do Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo, os quais empreenderam ações de recuperação/reabilitação e conservação de embarcações tradicionais (Seixal, Barreiro, Moita e Alcochete) e navios históricos (Almada). Elementos simbólicos que representam a ligação destes territórios ao transporte fluvial de mercadorias e à construção e reparação naval, respetivamente. Para além da utilização destas embarcações para fins de sensibilização ambiental e patrimonial, a sua presença no plano de água (onde se encontram atracadas ou fundeadas, formulando elementos integrantes da paisagem ribeirinha) constitui uma forma de apropriação deste património nos processos de revitalização das frentes ribeirinhas, formalizando vetores de reforço da identidade (ainda que não deixando de se constituir como elementos indutores da diferenciação destes territórios).

4. Bibliografia

Bruttomesso, R. (2001). Complexity on the waterfront. In R. Marshall (Ed.). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press, 9-49.

Coelho, C. & Costa, J. (2006). A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial. *Artitexto*, 2, 37-60.

European Maritime Heritage (2003). *Carta de Barcelona*, <http://european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20PO.pdf>

Fernandes, A. (2015). Ensaio sobre a valorização do património e identidade cultural nas intervenções em frentes de água. *PortusPLUS*, nº 5 [Online]. Veneza: RETE – Association for the Collaboration between Ports and Cities, abril de 2015, Disponível em: <http://portusonline.org/portusplus/portusplus-5/best-papers-5/second-best-paper-5/> [Consulta em 16 maio 2015].

Fernandes, A. (2014) *Dinâmicas de Revitalização de Frentes Ribeirinhas no Período Pós-Industrial: o Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo*. Tese de Doutoramento. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

Filipe, G. & Curtinhal, E. (2011). Patrimónios, Culturas Marítimas e Práticas Museais: Instrumentos Conceptuais e Perspectivas Metodológicas. *Actas do II Encontro CITCEM – O Mar: Patrimónios, Usos e Representações* [Online]. Porto: Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, outubro de 2011, Disponível em: <http://www.citcem.org/encontro/programme.html> [Consulta em 12 maio 2015].

Hooydonk, E. (2007). *Soft Values of Seaports – A strategy for the restoration of public support for seaports*. Antwerp: Garant.

Kirkwood, N. (2001). Manufactured sites: integrating technology and design in reclaimed landscapes. In N. Kirkwood (Ed.). *Manufactured sites – Rethinking the Post-Industrial Landscapes*. New York: Taylor & Francis, 3-15.

Marshall, R. (2001). Contemporary urban space-making at the water's edge. In R. Marshall (Ed.). *Watefronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press, 3-15.

Norcliffe, G., Bassett, K. & Hoare, Tony (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront. *Journal of Transport Geography*, 4:2, 123-134.

Page, W. (1997). *Contaminated Sites and Environmental Clean-up: International Approaches to Prevention, Remediation and Reuse*. San Diego: Academic Press.

Sieber, R. (1997). Waterfront revitalization in post-industrial port cities of North America: a cultural approach. *Mediterrâneo*, 10/11, 133-147.

5. Agradecimentos

O artigo explora parcialmente os resultados do Projeto de Doutoramento “Dinâmicas de Revitalização de Frentes Ribeirinhas no Período Pós-Industrial: o Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo”, desenvolvido com o apoio financeiro da Fundação para a Ciência e a Tecnologia e acolhido pelo e-GEO Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional. Entidades a quem o autor agradece o apoio.